

Technická univerzita v Liberci

**Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická**

---

**Katedra:** Geografie

**Studijní program:** Specializace v pedagogice

**Studijní program:** Geografie se zaměřením na vzdělávání  
**(kombinace)** (Zeměpis – Humanitní studia)

**POŠTOVNÍ SLUŽBY SE ZAMĚŘENÍM NA POŠTOVNÍ CESTY  
V OKRESE NYMBURK**

Postal Services with a view to post routes in the Nymburk district, Central  
Bohemia

Postal Service mit einem Fokus auf den Postrouten, Bezirk Nymburk,  
ZentralBöhmen

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**Autor:**

Pavla ČERVINKOVÁ

**Podpis:**

.....

**Adresa:**

V Třešňovce 290

289 01, Dymokury

**Vedoucí práce:** RNDr. Jaroslav Vávra, Ph.D

V Liberci dne 20.4.2010

**Počet**

stran	slov	obrázků	tabulek	pramenů	příloh
54	9895	26	0	15	CD

CD obsahuje celé znění bakalářské práce

V Liberci dne: 20.4.2010

## **Prohlášení**

Byla jsem seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce a konzultantem.

V Liberci dne 20. 04. 2010

Pavla Červinková

.....

Vlastnoruční podpis

# Poštovní služby se zaměřením na poštovní cesty v okrese Nymburk

## **Anotace**

Bakalářská práce pojednává o poštovních službách a jejich vývoji z hlediska prostoru a času. Jejím cílem je seznámit s vývojem poštovních služeb od starověku po současnost a poukázat na důležitou vazbu mezi prostorem a časem. Část práce je zaměřena na regionální poštovní služby a podmínky při jejich plnění. Práce je doplněna komentáři historiků a poštovních doručovatelů.

## **Summary**

This bachelor thesis is focused on postal facilities and its development in light of place and time. The aim of this thesis is to inform about a progress of post-office service from ancient era to the present and to refer to an important connection between time and space. A regional postal facilities and conditions of its fulfilment are a part of this work, too. Bachelor thesis is supplemented by comments of historians and postmen.

## **Zusammenfassung**

Diese Bachelorarbeit bespricht über Postal Service und ihre Entwicklung aus der Sicht des Ortes und der Zeit. Sein Ziel ist mit der Entwicklung den Postal Dienstleistungen aus der Antike zur Gegenwart bekanntmachen und auf die wichtige Anbindung zwischen das Ort und die Zeit hinweisen. Ein Teil der Arbeit orientiert sich an regionale Postal Dienstleistungen und die Bedingungen mit ihre Erfüllung. Die Arbeit ist mit den Kommentare der Historiken und den Postler ergänzt.

## Obsah

1. Úvod .....	14
2. Historie poštovníctví .....	15
2.1 Poselství .....	15
2.2 Zemské stezky .....	16
2.3 Taxisové .....	17
2.4 Kartografie .....	19
2.5 Poštovní doprava osob .....	21
2.6 Reformy.....	22
2.7 Monopol .....	23
2.8 Modernizace poštovní dopravy osob .....	24
2.9 Železnice .....	25
2.10 Telegraf .....	27
2.11 Doručování periodik.....	28
2.12 Motorizace.....	29
2.13 Válečné a meziválečné období.....	30
2.14 Letecká pošta.....	32
2.15 Poštovní směrovací čísla .....	33
2.16 Současnost a konkurence .....	34
3. Podmínky přepravy poštovních zásilek.....	36
3.1 Základní poštovní služby .....	36
3.1.1 Poštovní adresa .....	36
3.1.2 Poštovní schránky.....	37
3.1.3 Podání .....	38
3.1.4 Dodání .....	39
3.2 Doplnkové poštovní služby.....	43

3.2.1 Dodejka.....	43
3.2.2 Dobírka .....	43
3.2.3 Dodání do vlastních rukou.....	43
4. Poštovní cesty v okrese Nymburk .....	44
4.1 Historie .....	44
4.2 Současnost.....	48
5. Role času v přepravě poštovních zásilek .....	52
6. Zahraniční poštovní služby.....	55
7. Závěr.....	56
8. Použité zdroje .....	57

## Seznam obrázků

Obrázek 1:Poštovní posel .....	16
Obrázek 2:Středověká komunikační síť.....	17
Obrázek 3:Poštovní trubka.....	19
Obrázek 4: Poštovní mapa Moravy a Slezska .....	20
Obrázek 5: Desetimístný otevřený poštovní vůz .....	21
Obrázek 6: Spěšný jízdní kurýr .....	23
Obrázek 7: Listonoš malé pošty (klapačková pošta) .....	24
Obrázek 8: Spěšný poštovní vůz.....	25
Obrázek 9: Čtyřnápravový vagon vlakové pošty.....	26
Obrázek 10: Interiér vlakové pošty.....	27
Obrázek 11: Vlevo: Morseův telegrafní přístroj, vpravo: telegrafní ústřední stanice Praha, Morseův sál.....	28
Obrázek 12: Novinový kolek.....	29
Obrázek 13: Poštovní autobus firmy Laurin & Kliment.....	29
Obrázek 14: Motocykl firmy Laurin & Kliment .....	30
Obrázek 15: Polní poštovní úřad .....	31
Obrázek 16: Letecká pošta.....	32
Obrázek 17: Interiér letadlové pošty.....	33
Obrázek 18: Obálka dopisu s upozorněním na poštovní směrovací čísla.....	34
Obrázek 19: Konkurence pošty, vlevo: balíková služba PPL, vpravo: messenger.....	35
Obrázek 20:Doporučený vzor poštovní adresy.....	37
Obrázek 21:Poštovní schránka.....	38
Obrázek 22:Vzor podacího lístku .....	39
Obrázek 23: Vývoj poštovních spojů v Čechách.....	45
Obrázek 24:Radiotelegrafní stanice v Poděbradech .....	46
Obrázek 25: Letecký snímek obce Loučeň a jejích spádových obcí .....	48
Obrázek 26: Současný stav pošt se svými spádovými obcemi .....	50

## **Seznam zkratek**

ČR - Česká republika

EU – Evropská unie

PPL – Professional Parcel Logistic

PSČ – Poštovní směrovací číslo

s. p. – Státní podnik

tzv. – tak zvaně

UPU – Universal Postal Union



## **Úvod**

Cílem bakalářské práce by mělo být seznámení s vývojem poštovních služeb s důrazem na prostor a čas. Ke zpracování přehledové studie o vývoji služeb bude využito tištěných i elektronických zdrojů z oblasti poštovníctví, které budou doplněny rozhovory s poštovními doručovateli, kronikáři či historiky. Nedílnou součástí práce budou pokusy o změření vzdálenosti a času při doručování zásilek a terénní průzkumy ve zkoumané oblasti.

## 1. Historie poštovníctví

Tato kapitola hovoří o vývoji poštovníctví z hlediska přepravy zpráv a postupném zdokonalování poštovních služeb. Informace jsem čerpala z knihy Pavla Čtvrtníka Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Kapitoly jsou doplněny o poznatky, které jsem získala povídáním s PhDr. Pavlem Fojtíkem, historikem a zaměstnancem Polabského muzea.

Cílem poštovníctví již od prvního počátku bylo přenést zásilku (zprávu, balíček, peníze) z jednoho místa na druhé, a to v co nejkratším čase. Tato část práce ukazuje, jak čas a prostor zásadně ovlivnili vývoj doručovacích prostředků.

První formy dopravy zpráv se začaly objevovat již po vzniku artikulované řeči. Potřeba se dorozumět a hlavně být v kontaktu s ostatními lidmi, byla nezbytnou součástí lidského života. Po vytvoření písma začala ovšem nad ústním podáním zpráv převládat sdělení písemná.

### 1.1 Poselství

Předávání zpráv se konalo prostřednictvím třetí osoby nebo instituce. Byly ale i pokusy, kdy byli k předání použiti holubi, nebo optická a zvuková znamení. Nejspolehlivějším se však stal systém přepravy písemných zpráv prostřednictvím posílů. Tato forma přepravy pomohla zajistit rychlou mobilizaci proti nepříteli v případě napadení. Nejznámějším poslem se stal Feidipides, který uběhl vzdálenost 240 km (Athény – Sparta) za 2 dny a požádal o pomoc při bitvě u Marathonu. Později, pro ještě rychlejší doručení, byli poslům přiděleni koně či jiná zvířata. Dle PhDr. Pavla Fojtíka ovšem nebyl čas jediným faktorem pro přidání zvířat poslům. Tuto službu založil král Kýr II. Veliký z důvodu rozsáhlosti a hornatosti terénu. S dobou doručení byli všichni spokojeni, proto se tato služba uchytila. Dle pana doktora bylo již v této době pomalu rozvíjeno štafetové doručování zpráv, ovšem pouze u velmi spěšných záilek. S rozvojem obchodu byla nutnost vytvořit takový dopravní prostředek, který by uvezl i objemnější a četnější záilky. Tehdy se začínají objevovat různé vleky, plavidla a také

konečně vůz na kolech, který byl zapřáhnut za koně či jiné tažné zvíře. Přeprava zpráv pro státní zřízení dala vzniknout pravidelným poštovním spojům, kterých začali postupně využívat i soukromé osoby pro přepravu vlastních zpráv.

V knize je uvedeno doručení zásilky pomocí pěších posílů z Prahy do Vratislavi za 4 – 5 dní. Učinit tento pokus by mi trvalo asi značně déle, ale pro zajímavost jsem pomocí aplikace Google Earth vyhledala zmíněnou trasu a zjistila, za jak dlouho by byla tato trasa překonána v současné době. Trasa dlouhá 292,1 km, která vedla z Prahy přes Nehvizdy, Nymburk, Nový Bydžov, Hradec Králové, Náchod a Broumov do Vratislavi by v současné době poštovnímu doručovateli s osobním automobilem trvala 6 hodin.



**Obrázek 1: Poštovní posel**

rytina Theodora Holtmana, (1615)

Zdroj: ČTVRTNÍK, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*

## 1.2 Zemské stezky

Nejdůležitější roli v poselství hrály cesty. V Čechách vznikly tzv. zemské stezky, které umožňovaly udržovat obchod a komunikaci na lokální i mezinárodní úrovni. Zemské stezky byly úzké neudržované cesty, které byly často vedeny kolem řek či

hustými lesy. Kvůli přírodním podmínkám se ale trasy těchto stezek často měnily. Změny tras také velmi ovlivňoval politický a hospodářský vývoj státu či vojenské účely. Ty byly ale potlačeny s rozvojem obchodu. Pan doktor mé vyčtené informace doplnil ještě o mnoho zajímavých událostí z našeho okresu. V knize pana Čtvrtníka se píše pouze o vytvoření poštovního spojení mezi Prahou a Vratislaví, ovšem chybí zmínka o pobytu krále Ferdinanda v lázeňském městě Poděbrady a na nedalekém chlumeckém panství. Během králova pobytu v Čechách bylo třeba zřizovat občasná mimořádná poštovní spojení, která udržovala poštovní styk mezi Prahou a místem, kde se zrovna král nacházel. Při pobytu v Poděbradech (1561) byl Ferdinand domluven s Českým Brodem, že za ním bude zásilky posílat z Prahy jízdním poslem dnem i nocí. Toto spojení bylo ihned po králově návštěvě zrušeno.

Z terénního průzkumu mohu říci, že cesty hrají nesmírnou roli i v dnešní době. Mezi menšími obcemi jsou silnice neudržované a mnohdy pro poštovního doručovatele na kole velmi nebezpečné.



**Obrázek 2: Středověká komunikační síť**

(14. století)

Zdroj: ČTVRTNÍK, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*

### 1.3 Taxisové

Vedle posílů pomáhali s rozvozem zásilek převážně nižším vrstvám společnosti mniši, studenti a obchodníci. Nejpravidelněji jezdili za obchodem řezníci a svůj příjezd oznamovali troubením na trubku. Dali tím vzniknout prvnímu zvukovému znamení, že přijíždí pošta. Znak poštovníctví – trubka – byl ovšem vytvořen až o sto let déle italským rodem Tassů, dnes nám spíše známým rodem Thurn – Taxisům. Šlo o rod, který se zasloužil o vývoj evropského poštovníctví. Řídili se heslem: nepřetržitě – spolehlivě, a rychlost kurýrů byla opravdu vysoká. Pošta se předávala štafetovým způsobem, byla pravidelná a byla založena na principu od města k městu. Zaměstnávání byli převážně poslíčci se znalostí daného území pro ještě rychlejší doručení. Rychlost doručení ovlivňovala také kvalita cest, proto docházelo k budování nových tratí a k vytvoření provázané silniční sítě.

Z knihy od pana Zdeňka Marečka jsem se dozvěděla, že Thurn – Taxisové pobývali na loučeňském zámku, kde si náležitě užívali svého povýšení do hraběcího stavu.

Pro rozptýlení a uvědomění si reality při doručování zásilek uvádím slova lidové písničky, kterou z dětství jistě všichni známe a která dokazuje používání poštovní trubky při příjezdu listonoše:

Jede, jede poštovský panáček,  
jede, jede poštovský pán.  
Má vraný koníčky, jako dvě rybičky,  
jede, jede do Rokycan.

Jede, jede poštovský panáček,  
jede, jede poštovský pán.  
Vpředu má trubičku a vzadu truhličku,  
jede, jede do Rokycan.



**Obrázek 3: Poštovní trubka**

s předepsanou šňůrou v rakouských barvách, (19. století)

Zdroj: ČTVRTNÍK, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*

## 1.4 Kartografie

Šíření soukromých zpráv začínalo být pro kuréry velmi populární, protože se stalo zdrojem jejich soukromých příjmů. Po vynálezu knihtisku (1450) vzniká informační exploze. Informace se začínají šířit i pomocí novinových letáků, obsahem jsou domácí i světové události (hladomor, zemětřesení, povodně...). S vývojem obchodu souvisel také vývoj v oblasti kartografie. První evropská poštovní mapa byla vydána v roce 1709 v Německu a obsahovala všechny evropské poštovní cesty. K určení přibližné vzdálenosti a tedy pro lepší výpočet přepravní doby sloužily krátké čárky zakreslené v mapě na poštovní cestu.





Obrázek 4: Poštovní mapa Moravy a Slezska

Phillip Harpff, (přelom 17. a 18. století)

Zdroj: ČTVRTNÍK, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*

## 1.5 Poštovní doprava osob

Vedle přepravy soukromé korespondence začala být oblíbená také poštovní doprava osob. Bohatší cestující měli vlastní kočár a pošta jim pouze zapůjčila koně, lacinějším způsobem bylo koupit si místo v poštovním voze. Z hlediska času byla tato přeprava velmi nespolehlivá, ovlivněna byla především počasím a stavem silnic. Ovšem i přesto se na čas stala žádanější než přeprava korespondence. Časem byly zkonstruovány poštovní cestovní vozy, které slibovaly větší komfort a bezpečnost.

Pan doktor Fojtík mi potvrdil získané informace. Mnohdy prý byl upřesněn pouze den, kdy poštovní vůz vyjížděl, čas byl velmi nejasný. Přeprava byla velmi pomalá a často nepohodlná, díky špatným stavům vozovky. Délka silnic v této době činila přibližně 4000 km. Pro porovnání jsem navštívila webové stránky Ředitelství silnic a dálnic ČR a zjistila, jak jsou přibližně dlouhé silnice v dnešní době. Jejich délka překročila 55 500 km (údaje z roku 2006).



**Obrázek 5: Desetimístný otevřený poštovní vůz**

(1594)

Zdroj: ČTVRTNÍK, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*



## 1.6 Reformy

V roce 1722 byl zahájen komplex reforem pošty a poštovní správy, který měl pět částí. První určovala výši poštovného a způsob jeho placení, druhá určovala podmínky listovní přepravy a poštovní dopravy osob, třetí zavedla do poštovníctví doporučené dopisy, podací poštovní razítka a poštovní poukázky, čtvrtá hovořila o personální politice a pátá o nutnosti pokrýt celé území poštovní sítí. Principy těchto reforem fungují dodnes.

S reformou listovní přepravy se seznámíme blíže. Pošta se ještě stále doručovala nejčastěji pomocí pěších a jízdních posílů. Důraz byl kladen především na rychlost a na rozšíření dostupnosti poštovních služeb. Postupem času začaly vyjíždět poštovní vozy, které měly přesný jízdní řád. Příjezd do stanice byl vždy oznámen signálem poštovní trubky, aby se personál pošty stihl připravit. Tyto vozy díky nutnosti časové přesnosti nepřijímaly pasažéry. Později byl tento zákaz zmírněn. Poštovní stanice začaly zakládat listovní sběrný. Sběrný byly pravidelně vybírány a zásilky byly přepravovány do nejbližších poštovních stanic, kde se korespondence třídila a připravovala k další přepravě. Vzdálenosti sběrů byly někdy až 40 km od poštovní stanice.

Kvůli cenným zásilkám se poštovní poslové stávali častými oběťmi přepadení. Přepravování těchto zásilek bylo tedy ze strany pošty odmítáno. Až Marie Terezie zákaz odvolala a povolila přepravu zásilek, ale bez jakéhokoli ručení za ztrátu. Později došlo k tomu, že se cenné zásilky mohly převážet pouze v poštovních vozech, kde byla větší jistota doručení. Cenné balíky byly umísťovány buď přímo do vozu (nikdy ne do přepravního prostoru) nebo do uzamčené schránky, která byla pod dohledem vozky. Aby odesílatel věděl, že zásilka byla v pořádku doručena, vyžádal si přihlašovací lístek, který se mu po doručení dostal zpět s podpisem příjemce. Začaly se také objevovat doporučené dopisy. Tato služba slibovala rychlé doručení s oznámením – stvrzenkou. Nejdražší službou bylo doručení zásilky přímo do vlastních rukou. Proto byla tato služba poskytována pouze ve velmi naléhavých případech.

Na poště v Dymokurech jsem se zeptala, jaké jsou podmínky při přepravě cenných zásilek dnes. Cenné zásilky nejsou zamykány ve speciálních skříňkách, jak tomu bylo dříve, ale jsou speciálně baleny a pojištěny na určitou částku. V případě ztráty ovšem pošta pojištěnou částku hradí.



**Obrázek 6: Spěšný jízdní kurýr**

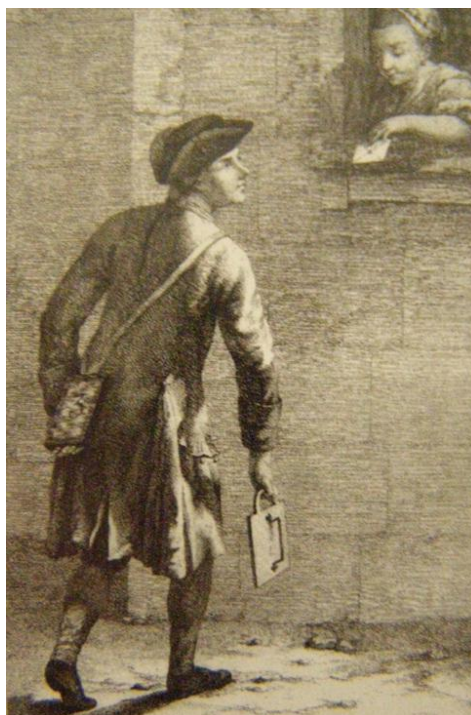
(konec 18. století)

Zdroj: ČTVRTNÍK, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*

## 1.7 Monopol

Cílem státní pošty bylo získat monopol nad přepravou zásilek. Do této doby jí konkurovala soukromá poselská zařízení. Ta musela svou působnost omezit pouze na místa, kde byla pošta vzdálena minimálně 2 až 3 hodiny chůze. Později byl ale tento zákaz zrušen. Důkazem byl vznik tzv. „malé pošty“, soukromé doručovací služby. Lidově se této poště říkalo klapačková, protože pěší posel, který chodil 5x denně ulicemi Prahy, musel svůj příchod oznamovat dřevěnou klapačkou. Čtvrtinu svého zisku musela malá pošta odvádět poště státní, což mnohokrát neudělala a tak státní pošta převedla malou poštu pod svou správu.

Pokud se ovšem podíváme na současný stav pošty, monopol již dávno není její doménou. Ze zákona si nárokuje pouze obyčejné zásilky, ovšem balíky a ostatní zásilky pomalu začíná ovládat konkurence. Nevýhodou pro poštu není pouze někdy značně nadsazená cena za doručení objemnějších zásilek, ale také doba doručení, která se odvíjí na příplatku, který jste ochotni uhradit.



**Obrázek 7: Listonoš malé pošty (klapačková pošta)**

Sebastian Mansfeld

Zdroj: ČTVRTNÍK, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*

## 1.8 Modernizace poštovní dopravy osob

Na konci 18. století prodělala největší boom poštovní doprava osob. Nutnost vybudovat nové zpevněné silniční sítě byla nevyhnutelná. Nejvíce této poštovní služby využívali obchodníci, kteří začali jezdit na pracovní cesty. U soukromých osob převažovala touha po poznávání cizích krajů, zdravotní pobyty u moře, odpočinek, hory, lázně. Pro movitější vrstvy společnosti se toto využití služeb stalo módním hitem. Pošta musela reagovat. Zlepšila přesnost jízdních řádů, spoje na sebe začaly navazovat a přeprava se začala zrychlovat. Byly zavedeny poštovní rychlíky – konstrukčně mnohem lepší vozy s odpruženými koly, tažené šesti koňmi. Ve 30. letech 19. století se na vedlejších tratích pomalu začaly objevovat dostavníky, které vozily listovní zásilky a i přepravovaly osoby. Tato tzv. smíšená pošta začala postupně na silnicích převládat.

Dle pana doktora Fojtíka byla v této době nejdůležitějším faktorem v poštovní přepravě osob výroba poštovních rychlíků. Pro cestující byla velmi pohodlná a její

rychlost byla překonána až s příchodem železnice. Jízdní řád byl relativně přesný a za příplatek bylo zákazníkům zajištěno soukromí ve formě expresních poštovních rychlíků.



**Obrázek 8: Spěšný poštovní vůz**

(1750)

Zdroj: ČTVRTNÍK, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*

## 1.9 Železnice

Po vystavění koněspřežné dráhy z Českých Budějovic do Lince se rozmohla po celé zemi výstavba železnice. Zájem o dostavníky prudce klesl, každý chtěl jezdit vlakem. Pošta ztratila svou národní působnost, od této chvíle působila pouze na místní úrovni. Proto měla velký zájem na tom, aby byly dopisy a balíky přepravovány po železnici, a to ve prospěch pošty zdarma. Za ostatní zásilky platila cena dohodou. Jediným úkolem pošty bylo svázat zásilky a cestující k nejbližší železniční stanici. Z poštovních stanic, které od železničních nebyly příliš vzdáleny, nosili listovní zásilky pěší poslové. Pokud pošta nebyla v ideální vzdálenosti od železničního nádraží, založila si svou pobočku přímo na nádraží, aby předešla konkurenčnímu boji se soukromými přepravci. Zásilka byla ve vlaku po celou cestu pod dohledem zaměstnance pošty, který

i zásilky vykládal a nakládal. Později byl po vzoru britského poštovníctví použit systém třídění zásilek během jízdy vlakem. Bylo to efektivní využití volného času během jízdy. V cílové stanici již byly zásilky přetříděny dle místa doručení. V této době nabízely poštovní úřady pouze doprovodnou poštovní službu, kdy zaměstnávali pouze malý počet poštovních zřízenců. Za příplatek si mohli adresáti vyzvedávat své zásilky přímo po příjezdu vlaku od personálu vlakové pošty. Pokud si ovšem adresát zažádal o doručení zásilky až domů, musel si za to připlatit mnohem více. Jednalo se o nadstandardní službu a cena rostla v závislosti na vzdálenosti od poštovního úřadu. I když to tak nevypadalo, přineslo to poště čerstvý vítr do zad. Došlo totiž k výraznému zlepšení a modernizaci služeb, do kterých se nově zařadily telegraf a telefon.

I dnes se přepravují poštovní zásilky po železnici. Jedná se pouze o dálkové poštovní spojení, ale je tím ušetřeno vydání pošty za převoz zásilek osobním automobilem. Pokud posílám svým příbuzným pohled z obce Dymokury (okres Nymburk) do města Vyšší Brod (okres Český Krumlov), mohu počítat s tím, že zásilka dorazí nejdéle do 3 pracovních dní. V prvním dni podám zásilku na poště Dymokury, posléze je zásilka poštovní dodávkou převezena do okresního města Nymburk, které má poštu přímo u hlavního vlakového nádraží. Odtud je zásilka již přepravována vlakem do Prahy, poté do Českých Budějovic, Rybníka a Vyššího Brodu. Celá trasa trvá přibližně 7 hodin. Protože jsou ovšem zásilky z pošty v Dymokurech odváženy až po čtvrté hodně odpolední, vlakem jde zásilka převážně až druhý den a ve Vyšším Brodě je roznesena až třetí den v dopoledních hodinách.

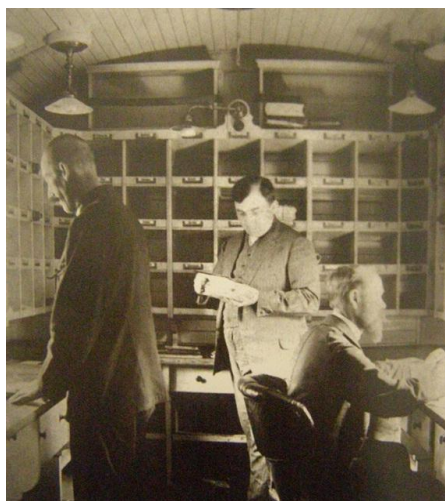


**Obrázek 9: Čtyřnápravový vagon vlakové pošty**

(1912)

Zdroj: ČTVRTNÍK, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*





**Obrázek 10: Interiér vlakové pošty**

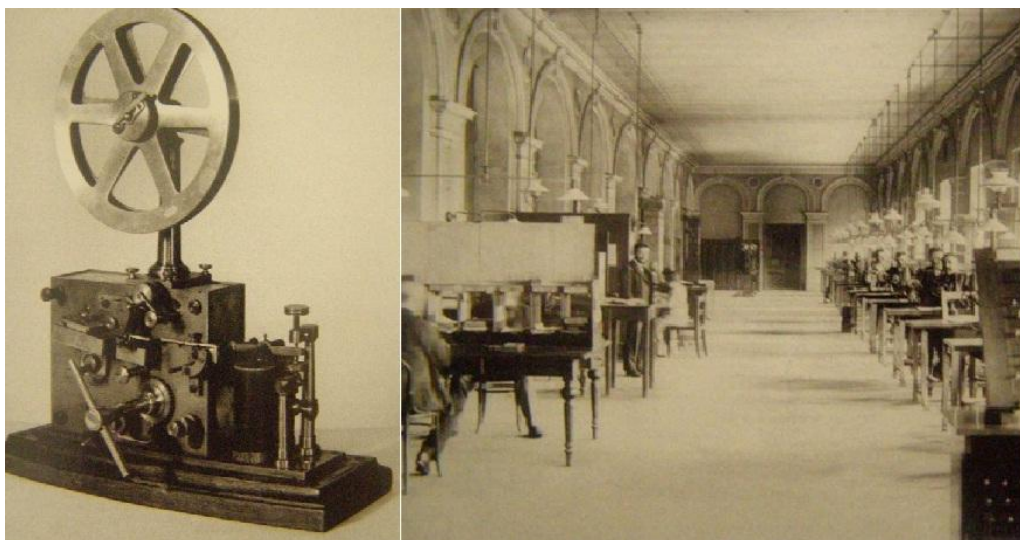
foto Zikmund Reach, (počátek 20. století)

Zdroj: ČTVRTNÍK, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*

## 2.10 Telegraf

Telegraf byl přístroj, který sloužil k dálkovému sdělování zpráv. Pošta nemohla jeho rychlosti konkurovat. Jejím úkolem bylo telegram doručit poslem adresátovi. Pro lepší orientaci byly telegrafistům vydány telegrafní mapy, které pomáhaly určit směr, kterým telegram půjde, na které poštovní stanici bude převzat, zapečetěn a posléze doručen.

S telegrafem jsem se bohužel nestihla seznámit, svou službu ukončil 31. 3. 2010. Pošta ovšem nabízí mnoho jiných a podobných služeb, které jsou cenově pro zákazníky přijatelnější.



**Obrázek 11: Vlevo: Morseův telegrafní přístroj, vpravo: telegrafní ústřední stanice Praha, Morseův sál**

(před rokem 1910)

Zdroj: ČTVRTNÍK, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*

## 2.11 Doručování periodik

V polovině 19. Století začala pošta pomalu spolupracovat s nakladateli novin a časopisů. Nakladatelé hradili poštovné a pošta se starala o třídění, psaní adres a rozesílání na příslušné poštovní stanice. Pouze na výslovnou žádost a za velký příplatek byly noviny a časopisy dováženy až domů. Ve většině případů si ovšem předplatitelé museli periodika vyzvedávat na poštovní stanici.

Dnes je, co se týče hrazení poštovního služba na stejné úrovni. Platíme pouze za periodika, která si objednáváme, poštovné je hrazeno vydavatelem, či je započítáno v jednorázovém poplatku. Poštovní doručovatelé nám ovšem nyní doručují periodika až do domovské schránky. Co se týče předplatitelských služeb, jsou v dnešní době velmi oblíbené, zejména pro svou výhodnou cenu, a k pohodlnosti čtenářů jsou jim nošeni až domů.



**Obrázek 12: Novinový kolek**

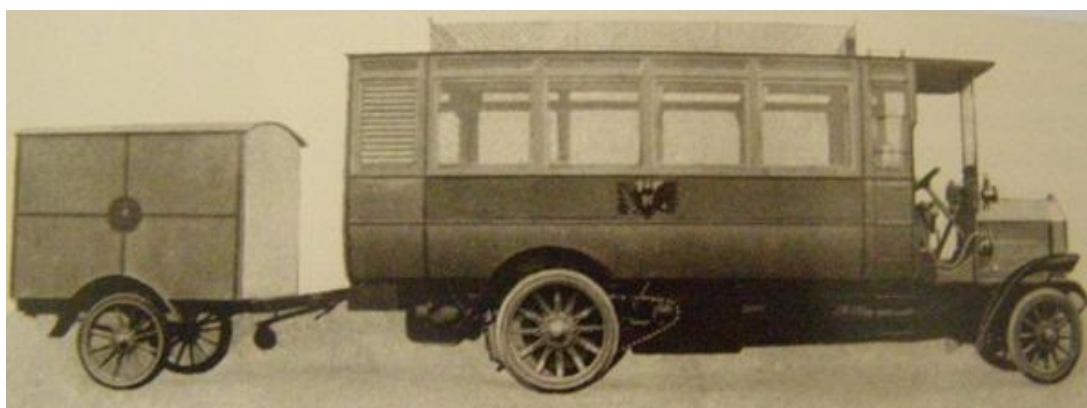
na výtisku K. k. privilegierte Prager Zeitung č. 84 z 25. 6. 1814

Zdroj: ČTVRTNÍK, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*

## 2.12 Motorizace

S vývojem techniky se postupně poštovní převozy zásilek začaly motorizovat. Průkopníkem byl první poštovní autobus firmy Laurin & Kliment. Autobus byl rozdělen na dvě části – přední část byla určena šestnácti cestujícím, druhá část byla určena zavazadlům a poštovním zásilkám. Poslíčkům byly přiřazeny moderní motorové tříkolky, které jim usnadňovaly a urychlovaly rozvoz po blízkém okolí. Vývoj by jistě pokračoval dál, zde byl bohužel pozastaven první světovou válkou.

Podle pana doktora Fojtíka nebyly autobusy konkurencí dráhy, měly být pouze doplňkem. Mezi lidmi se ovšem tato přeprava stala tak oblíbenou, že postupně vytlačila jak přepravu lidí dostavníky, tak používání dráhy.



**Obrázek 13: Poštovní autobus firmy Laurin & Kliment**

Zdroj: ČTVRTNÍK, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*





**Obrázek 14: Motocykl firmy Laurin & Kliment**

pro vybírání poštovních schránek

Zdroj: ČTVRTNÍK, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*

## 2.13 Válečné a meziválečné období

První světová válka dosti upravila cesty poštovních tratí, ovšem neomezila množství poštovních zásilek. Naopak proudění dopisů razantně vzrostlo, protože to byl jediný kontakt domovů s frontou. Příchod listonoše vyvolával u lidí pocity štěstí i strachu, nevěděli, zda nese dobrou či špatnou zprávu. Každá válčící strana měla svou polní poštu, která písemný styk zprostředkovávala. Zaměstnání byli účastníci civilní pošty, ovšem během války byli součástí armády. Nutno říci, že polní pošta měla z velké části na starosti cenzuru. K doručení dopisu muselo stačit pouze číslo polní pošty z důvodu utajení aktuálního místa pobytu. Důležitou službou bylo informační centrum, které rodinu informovalo o přeložení vojáka či změně čísla polní pošty. Ve válečných dobách se při doručování zásilek neřídilo rychlostí předání. Zásilky potřebovaly k doručení mnohdy dvojnásobek času. Během první světové války došlo také k historicky první letecké přepravě poštovních zásilek.

Po válce byl základem přepravy poštovních zásilek systém, který byl ze základu tvořen vlakovou poštou a to i přes její žalostný stav. Železniční pošta ovšem postupem času prošla modernizací a vlaky přepravovaly poštu i po méně významných lokálních tratích. Pro spojení mezi poštovním úřadem a železničním nádražím byla postupně používána silniční poštovní přeprava. V místě, kde byla četnost zásilek nízká, zajišťoval toto spojení pouze pěší posel.

I v novém systému, po druhé světové válce, nesly hlavní zátěž vlakové pošty, ale pouze v případě dálkových tratí. Na lokální úrovni začaly být hlavním přepravujícím strojem motorizované poštovní vozy. Přespolní doručování bylo podpořeno nákupem malých motocyklů. Základním požadavkem byla samozřejmě rychlost doručení. Tím, že třídící procesy byly zmechanizovány a doručovalo se pomocí rychlých strojů, doba doručení se výrazně zkrátila.



**Obrázek 15: Polní poštovní úřad**

naaranžovaná fotografie seznamující s provozními prostředky polní pošty, skutečnost byla ovšem daleko horší a podmínky pro práci mnohonásobně primitivnější, (1914)

Zdroj: ČTVRTNÍK, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*

## 2.14 Letecká pošta

Na národní a mezinárodní úrovni se pošta začala také přepravovat letecky. Zde byly zásilky zpracovávány za letu, k čemuž bylo potřeba letadla speciálně upravit. Letadlové pošty byly zrušeny 31. května 1985.

Po rozhovoru s panem doktorem Fojtíkem mi bylo vysvětleno, že letecká přeprava zásilek byla ze začátku pouze ve fázi pokusů. Ale poštovní zásilky se vzduchem přepravovali již o mnoho let dříve a to prostřednictvím balonu. Historicky první přeprava poštovních zásilek v balonu proběhla v roce 1870. Během první světové války začaly probíhat pokusy přepravy zásilek leteckou poštou, posléze i vzducholodí.

Pro pokus o doručení zásilky letecky jsem využila svého přátelství v Portugalsku. Obyčejný pohled jsem vhodila do schránky v Dymokurech ve středu 14. dubna 2010. Pošta byla vybrána a odvezena do Prahy po čtvrté hodině odpolední. Druhý den byla v Praze pošta přetříděna a odvezena na letiště Praha Ruzyně. Protože do Portugalska létají pravidelné linky pouze 3x týdně, zásilka může i několik dní čekat na letišti. Má zásilka pravděpodobně letěla v pátek. Let mezi Prahou a Lisabonem trvá 3,5 hodiny. V Portugalsku byly zásilky roztříděny a čekaly na pondělní doručení. Můj pohled byl v Portugalsku doručen v pondělí 19. dubna 2010.



**Obrázek 16: Letecká pošta**

(1924)

Zdroj: ČTVRTNÍK, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*



**Obrázek 17: Interiér letadlové pošty**

(po roce 1956)

Zdroj: ČTVRTNÍK, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*

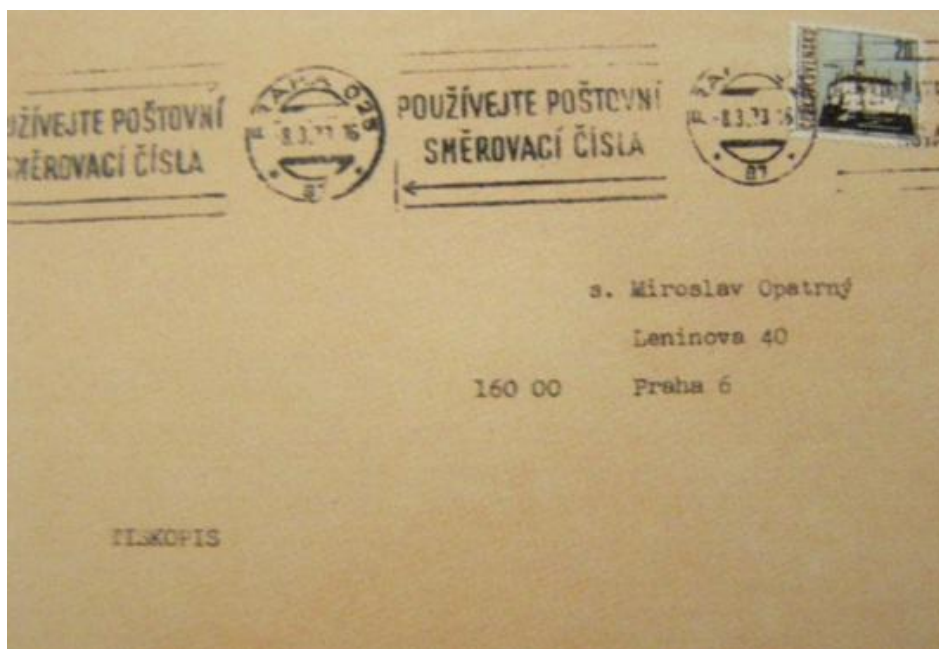
## 2.15 Poštovní směrovací čísla

Důležitým předpokladem pro získání pracovního místa byla velmi důkladná znalost místního okolí. Usnadnění přineslo až zavedení poštovních směrovacích čísel v roce 1973. To pomohlo jak v orientaci při doručování zásilek, tak i pro automatické třídění zásilek.

PSČ slouží poštovním doručovatelům k identifikaci zásilky a následnému doručení na správné místo v ČR. Uvést správné PSČ je důležité také z hlediska automatizace třídění poštovních zásilek a tedy značně zrychluje jejich doručení. Samozřejmě není povinností odesílatele toto číslo na zásilku napsat, ale zásilka je posléze vystavena riziku nedoručení. Mnoho obcí má shodné jméno a tudíž může dojít k záměně obce. Větší obce či města mají dokonce směrovacích čísel více, jen podle nich lze poznat, v jaké části města se adresát nachází. PSČ se skládá z pěti číslic. Z hlediska prostoru se PSČ určují podle krajů, nejedná se však o současné kraje, ale o kraje, na které bylo rozděleno Československo. Každý kraj má určeno jedno číslo, které je na prvním místě. Praha má číslo 1, Středočeský kraj číslo 2, Jihočeský a Západočeský kraj číslo 3 atd. Na druhém místě stojí číslice, která odpovídá městským obvodům a částem



či okresům současným. Třetí číslice s sebou nese rozlišení o dodací poště. Koncové dvojčíslí znamená určení poštovních přihrádek na dodací poště.



**Obrázek 18: Obálka dopisu s upozorněním na poštovní směrovací čísla**

(8. 3. 1973)

Zdroj: ČTVRTNÍK, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*

## 2.16 Současnost a konkurence

Všechny reformy a modernizace pošty vedly k tomu, že je dnes státní podnik Česká pošta fungujícím organismem. Ovšem mnoho služeb bylo vlivem pokroku zrušeno. Čerstvým příkladem nám může být zrušení telegramů k 31. 3. 2010. Telegram byl vytlačen elektronickou komunikací a v současné době ztrácel smysl. Česká pošta ovšem nabízí mnoho dalších služeb, které telegram spolehlivě nahrazují, mají shodnou dobu doručení a jsou mnohem lacinější.

Největším trnem v oku je pro Českou poštu konkurence. Ta se začala specializovat převážně na rozvoz balíků až do místa bydliště a ovládla tím celou republiku. Na ulicích velkých měst navíc můžeme vidět poslíčky na kolech či motorkách, tzv. messengery, kteří až domů doručují listovní zásilky. Nesmí přitom ale jednat v rozporu s Českou poštou. Největším konkurentem je ovšem vzestup

informačních technologií, které daly vzniknout elektronickým poštám. Pro Českou poštu je to obrovská výzva, jak se se současnou konkurencí poprat. Vzdálenost už není takovou překážkou jako dříve, lidé jsou stručnější. Mohlo by se zdát, že pošta časem zanikne úplně. Osobně si myslím, že opak je pravdou. Je to nenahraditelná komunikační složka.



**Obrázek 19: Konkurence pošty, vlevo: balíková služba PPL, vpravo: messenger**

Zdroj: [http://i.iinfo.cz/urs/vyslech\\_messenger2-120163264143220.jpg](http://i.iinfo.cz/urs/vyslech_messenger2-120163264143220.jpg)

<http://itbiz.cz/files/ppl-centrala.jpg>

### **3.Podmínky přepravy poštovních zásilek**

Česká pošta v současnosti nabízí mnoho služeb, ze kterých si může zákazník vybrat. Tyto služby se liší zejména v podání (zda je potřeba potvrzení při podání) a v převzetí (zda je nutná přítomnost adresáta). V této kapitole se na poštovní služby a jejich doručování podíváme blíže.

#### **3.1 Základní poštovní služby**

Uvedené poštovní služby poskytuje Česká pošta, s. p. (dále jen podnik), na základě zákona č. 29/2000 Sb., o poštovních službách a o změně některých zákonů.

##### **3.1.1 Poštovní adresa**

Poštovní adresa musí být dle zákona o poštovních službách na zásilce zapsána jednoznačně, aby nedošlo k omylům kam a komu poštovní zásilku dodat. Adresa musí obsahovat tyto informace a v tomto pořadí: označení adresáta (jméno a příjmení či název firmy), pokud je zásilka určena z firmy pouze jednomu členovi, je nutné uvést jeho jméno a dostatečně přesné označení, a místo dodání (ulice, číslo domu, název obce a poštovní směrovací číslo). Toto pořadí musí být striktně dodržováno a směrovací číslo nesmí chybět, určuje totiž, do kterého města se bude daná poštovní zásilka dodávat.

Doporučené vzory adres jsou neustále k dispozici na každé poště. Protože ale většina odesílatelů píše adresy tak, jak jim bylo řečeno adresátem, mělo by být povinností pošty doručit každý rok doporučené vzory adres do každé domácnosti. Ze strany pošty se ovšem jedná o nadstandardní službu, kterou ve většině případů neposkytují.

Ač je v zákoně uvedeno jinak, vzory adres jsou pouze doporučené. Odesílatel má právo napsat adresu svým způsobem, ovšem vystavuje se riziku, že zásilka nebude doručena. Nejrizikovější je v této chvíli neuvést PSČ, protože obcí se stejným názvem může být více a zásilka může být doručena někomu jinému. Tyto případy se

samozřejmě dějí a ve většině případů se takto špatně doručené zásilky ke správnému adresátovi již nedostanou.

Z osobních zkušeností mohu říci, že k dodání zásilky mnohdy stačilo uvést pouze jméno, město a PSČ. Ovšem pro poštovní doručovatele je to mnohonásobné ztížení práce. A odesílateli to nezaručuje, že bude zásilka doručena. V malých obcích doručovatelé převážně obyvatele znají a doručení jim nedělá problém i bez uvedení přesné adresy. Ve větších městech je znalost všech obyvatel téměř nemožná a mnohdy poštovní doručovatel tápe či zásilku vůbec nedoručí.

Běžná adresa zásilky adresované fyzické osobě
Pani
Božena Novotná
Stavbařů 4211
190 16 PRAHA 916

**Obrázek 20: Doporučený vzor poštovní adresy**

Zdroj: <http://www.cpost.cz>

### 3.1.2 Poštovní schránky

Poštovní schránky jsou po většinou umístěny na místech, která jsou přístupná největšímu množství obyvatel dané obce. Každá poštovní schránka je označena štítkem, který oznamuje dobu vybrání dané schránky. Minimální doba výběru je jeden pracovní den, v zalidněnějších oblastech je ovšem četnost výběru vyšší a mnohdy jsou vybírány také o víkendech. Existují ovšem obce (nebo vzdálené městské části, dědiny), kde se poštovní schránka vůbec nenachází. V tomto případě musí odesílatel bohužel k poštovní schránce dojíždět. Další možností je podání zásilky u doručovatele.

Z terénního průzkumu mohu říci, že schránky jsou velmi dobře udržované a budí tedy pocit důvěryhodnosti k pravidelnému vybírání. Ještě jsem se nesetkala s případem, že by vandalismus postihl ničení poštovních schránek, což je samozřejmě dobrou vizitkou pošty. Druhou stránkou věci je, že poštovní schránky jsou vybírány denně a



tudíž pod neustálou kontrolou pošty. Pokud tedy k poničení schránky dojde, je škoda odstraněna co nejdříve.



**Obrázek 21:Poštovní schránka**

Zdroj: archiv autorky

### **3.1.3 Podání**

Podat zásilku lze na každé poště. K obvyčejným zásilkám neexistuje doklad o podání. Všechny ostatní služby ovšem pošta stvrzuje dokladem, že danou zásilku převzala. Tímto dokladem je podací lístek, který obsahuje všechny údaje, které oznamují, co bylo u pošty za služby sjednáno, kdo zásilku odesílá a kdo ji přijímá. V neposlední řadě obsahuje také cenu, která byla odesílatelem uhrazena. Tato stvrzenka také slouží pro případnou reklamaci.

Jak už bylo zmíněno výše, podat zásilku lze také u poštovního doručovatele. Ovšem zde se jedná pouze o výjimečný stav, kdy doručovatel dojíždí na vzdálenou dědinu. Ten povětšinou do těchto dědin jezdí osobním automobilem. U něj je možnost využít jak služby dodání, tak podání. Jedná se jak o poštovní zásilky, tak o peněžní poukázky. S tím samozřejmě souvisí také informovanost obyvatel dané dědiny, kdy a kde lze doručovatele zastihnout.

Z osobní zkušenosti mohu říci, že pokud přijdete na poštu bez jakýchkoliv znalostí, jak danou zásilku odeslat, ve většině případů se setkáte s velmi ochotným

vysvětlením a mnoha doporučeními. Zákazníkům je na poště také k dispozici mnoho materiálů, které jim mohou pomoci.

Podací lístek		
Vypíni pošta:		
Odesílatel		
Adresát		Dobírka Kč
		Udaná cena Kč
Druh zásilky	Hmotnost	Cena služby
Podací číslo	Poznámka (stopkové služby)	Placeno v hotovosti
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <span>T 11 – 036</span> <span>Česká pošta, s.p. IČ 47114983</span> </div>		

**PEČLIVĚ USCHOVEJTE**

Podací lístek se používá pro všechny druhy poštovních zásilek s výjimkou obyčejných zásilek (jejich podání pošta nestvrzuje) a poštovních poukázek. Podací lístek vyplňuje odesílatel shodně s údaji na zásilce. Nesmí být vyplněn obyčejnou nebo inkoustovou tužkou a jeho údaje nesmějí být měněny. Bez stvrzení údajů je neplatný. Bez podacího lístku nelze žádat o pátrání po správném dodání, ani uplatňovat nárok na náhradu.

**Upozornění**  
Peníze zasílejte poštovní poukázkou. Jiné hodnoty včetně peněz v cenném psaní nebo v balíku s udanou cenou nad 5000 Kč.

**NEZAPOMÍNEJTE UVÁDĚT**  
poštovní směrovací číslo  
a název adresní pošty  
v adrese každé poštovní zásilky!

Reklamační  
číslo: .....

**Obrázek 22: Vzor podacího lístku**

Zdroj: <http://www.cpost.cz/>

### 3.1.4 Dodání

Po podání zásilky musí dojít zákonitě také k jejímu dodání adresátovi. Povinností pošty je doručit danou zásilku do adresátova bydliště, a pokud adresát není k zastižení, teprve poté se zásilka ukládá na místní poštu, kde si ji posléze adresát vyzvedne. Výjimku tvoří místa, kam se pošta běžně nedodává. Jsou to místa, která jsou vzdálena od zástavby obce, kam vede špatná cesta, či místa, která vystavují doručovatele nějakému riziku. O nedodání musí pošta adresáta informovat a nabídnout mu náhradní řešení. Většinou tím bývá dodání do tzv. dodávací schránky. Tato schránka je zřízena na náklady České pošty a je zřízena na úměrné vzdálenosti mezi poštou a adresátovým domovem. Dalším řešením je samozřejmě osobní odběr zásilky na dané poště. Těchto míst se za žádnou cenu netýkají pěší zóny či domy poblíž silnice, kam cesta nevede. V těchto případech musí doručovatel místo automobilu doručit poštu pěšky.

Doba doručení zásilek se odvíjí od služby, kterou odesílatel zvolil, až po cenu, kterou byl ochoten uhradit. Běžné zásilky jsou do místa bydliště adresáta doručovány

zpravidla do druhého dne, ovšem s rostoucí vzdáleností roste také čas, za který je zásilka doručena. Zde záleží také na jízdních řádech drah či třídění zásilek na poštách. Obyčejné balíky mají standardní dobu doručení až 3 dny. Pokud ovšem potřebujete balík doručit již do druhého dne, můžete využít služby obchodní balík, která vám za vyšší příplatek doručí balík do druhého dne. Stejně tak to funguje s expresními zásilkami typu doporučený dopis či cenná zásilka.

#### ***a) Přístup k domu***

Aby mohl poštovní doručovatel zásilku řádně předat adresátovi, musí mu být zajištěn přístup k domu. Zde se jedná hlavně o domy bytové či panelové, kde se hlavní vchod zamyká a doručovatel tedy nemá možnost zásilku doručit do domovní schránky či doručit zásilku do vlastních rukou přímo u adresátova bytu. Řešením této situace poté může být předání rezervního klíče České poště, která jej bude využívat pouze pro doručování a nebude ho nijak zneužívat.

Zde jsem opět provedla terénní průzkum. Protože je obec Dymokury velmi malá, nenachází se zde panelové domy. Můžeme zde nalézt ovšem pár domů bytových. Všechny mají poštovní schránky umístěny před hlavním vchodem, tudíž neomezují doručení poštovní zásilky. Problémem zůstává doručení zásilky do vlastních rukou, protože se hlavní vchody zamykají. To ale poštovní doručovatelé řeší zazvoněním a následním vpuštěním do domu.

#### ***b) Domovní schránky***

Rodinné domy mají na plotech či vrátkách domovní schránku, která musí být doručovateli přístupná. Ta slouží adresátovi k dodání poštovních zásilek. Měla by být označena jménem a příjmením adresáta. Ve většině případů ovšem schránky označené nejsou. Dle zákona by poštovní doručovatel do takovéto schránky neměl vložit poštovní zásilku. Pokud je ovšem jasné, kdo je vlastníkem schránky, zákon se nedodrжуje. Existují i případy společných domovních schránek a pošta v tomto případě zásilku bez problémů doručí, je ale na adresátovi a ostatních obyvatelích domu, zda na takovýto typ schránky přistoupí, protože by mohlo být porušeno listovní tajemství.

Rodinných domů máme v obci Dymokury velmi mnoho. Po terénním průzkumu jsem zjistila, že schránek, které mají nadepsáno jméno a příjmení vlastníka, je velmi málo. Je pravdou, že v tomto případě je většinou jednoznačné, komu schránka patří. Obec Dymokury je obcí střední velikosti a poštovní doručovatelé svůj rajon velmi dobře znají. Není proto problém zásilku doručit do nenadepsané schránky.

### ***c) Přítomnost adresáta při dodání***

Obyčejné zásilky se doručují adresátovi bez kontaktu s ním. Jsou ale situace, kdy je k předání potřeba přítomnost adresáta a doručovatel ho nezastihne. Zde jsou uvedena pravidla, která se týkají pouze doporučených zásilek a balíků, kdy je přítomnost při dodání důležitá.

Pokud doručovatel adresáta nezastihne, měla by se pošta pokusit dodat danou zásilku osobě, která pobývá s adresátem ve stejném bytě. Pokud ani ta není k zastižení, přechází se k řešení předat zásilku sousedovi. S těmito alternativami adresát musí předem souhlasit a oznámit je na dané poště. Pokud obě možnosti adresát zakáže a přeje si zásilku převzít pouze on sám, dostaví se později na poštu k vyzvednutí zásilky.

Pokud zásilky odebírá adresát na poště, dochází pouze ke dvěma možnostem převzetí. Buď si zásilku vyzvedne osobně, nebo povolí některé jiné osobě zásilku vyzvednout. Tato možnost musí být ovšem opět předem oznámena na dané poště. Také nemusí být v tomto případě nutné, aby tím, kdo zásilku vyzvedne, byl rodinný příslušník. Ovšem do této skupiny osob se řadí také manželé a manželky, které potřebují výslovný souhlas pro vyzvednutí zásilky.

Pokud si musí adresát převzít zásilku osobně, není dostižen a nepovolil nikomu náhradnímu převzetí, dostane do schránky výzvu k vyzvednutí zásilky. Na této výzvě je uvedeno, jak dlouho bude zásilka na poště schována. Standardní úložní doba zásilky je 15 dní.

Zvláštní péči věnuje pošta těm, kteří jsou nemocní a nemohou se dostavit na poštu pro vyzvednutí si své zásilky. Pošta na požádání zajistí dodání nemocným osobám přímo k nim domů. Tuto službu poskytuje pošta zdarma.

Pokud je adresát mladší 15 let, přebírají za něj zásilky jeho zákonní zástupci. Pokud ovšem již věku 15 let dovršil, dodává pošta zásilky již jemu do vlastních rukou. Rodiče pro náhodné převzetí potřebují jeho výslovný souhlas.

#### ***d) Nedoručení zásilky***

Může nastat také možnost, že se zásilku nepodaří dodat. Ve většině případů je zásilka vrácena zpět odesílateli. Nedodání zásilky neovlivňuje pouze špatná adresa, ale také pokud adresát ztratí svůj průkaz totožnosti a nemůže tedy zásilku převzít. Takovou situaci může vyřešit pouze odesílatel, a to tím, že odešle zásilku znovu a třeba jiné osobě.

#### ***e) Dosílka***

Tato služba funguje v případě přestěhování adresáta či jeho krátkodobému pobytu na jiném místě než je jeho trvalé bydliště. Služba se neprovádí bezplatně a žádost na ní se musí obnovovat každého půl roku.

#### ***f) Reklamace***

Povinností pošty je doručit zásilku. Jsou ovšem případy, kdy je s doručením zásilky problém, či se vyskytne nějaká závada, která ovlivní způsob doručení. Nejvážnější je asi chybné doručení jiné osobě. Dalším problémem je ochota některých doručovatelů, kteří ani nezkusí, zda je adresát doma a zásilku rovnou uloží na poště, kde si jí musí následně sám vyzvednout. Pokud se adresát s něčím takovým setká, má právo vše reklamovat u České pošty či se obrátit na Český telekomunikační úřad, který problém ochotně vyřeší. Reklamace je velmi jednoduchá, potřeba je při ní pouze doklad o podání a oznámení o nedoručení zásilky. Česká pošta je povinna do 15 dnů problém vyřešit a výsledky oznámit reklamujícího. Není nutné navštívit poštu, která chybu způsobila, reklamaci lze podat u kterékoliv pošty v ČR.

## 3.2 Doplnkové poštovní služby

Uvedené poštovní služby poskytuje Česká pošta, s. p. (dále jen podnik), na základě zákona č. 29/2000 Sb., o poštovních službách a o změně některých zákonů.

Podstatou těchto služeb je rozšíření poštovních služeb základních o speciální požadavky. Mezi doplňkové služby nejčastěji patří dodejka, dobírka a dodání do vlastních rukou.

### 3.2.1 Dodejka

Dodejka je písemné potvrzení od pošty odesílateli, že adresát danou zásilku převzal. Tato stvrzenka je adresátem podepsána a posléze doručena odesílateli do schránky. Při nedoručení dodejky na požádání pošta odesílateli vystaví duplikát.

### 3.2.2 Dobírka

Tato služba je vyžádána odesílatelem. Pošta vybere od adresáta či jiného příjemce stanovenou peněžní částku. Tu posléze zašle dohodnutým způsobem odesílateli.

### 3.2.3 Dodání do vlastních rukou

Pokud odesílatel zažádá o předání zásilky adresátovi do vlastních rukou, může si vybrat ze dvou možností. První možnost nabízí doručení zásilky výhradně adresátovi, který se musí prokázat platným průkazem totožnosti. Druhá možnost povoluje mimo adresáta také náhradní osobu, která byla výslovně zmocněna převzít doručenou zásilku. Pokud je adresátem osoba mladší 15 let, musí odesílatel povolit převzetí zásilky zákonným zástupcům.

## 4. Poštovní cesty v okrese Nymburk

Tato kapitola čtenáře seznamuje s poštovními cestami na okrese Nymburk. Čerpáno zde bylo především z knihy Pavla Čtvrtníka a z vyprávění o loučeňské poště panem Zdeňkem Marečkem.

### 4.1 Historie

První zmínky, kdy fungovala v okrese Nymburk pošta, jsou až v první polovině 17. století, kdy vedla z Prahy do Vratislavi přes okres Nymburk obchodní cesta. Poštovní spojení bylo udržováno pouze pěším poslem a trvalo 4-5 dní. Ovšem poštovní síť byla v těchto dobách velmi nestabilní, byly zřizovány pouze mimořádné a krátkodobé poštovní stanice z důvodu pobývání panovníka mimo hlavní město. Nejvíce změnami však česká poštovní síť prošla vždy v dobách válečných a nejinak tomu bylo na okrese Nymburk.

Na konci 17. Století byly pokusy o zřízení jízdního poštovního spojení přes Poděbrady do Hradce Králové, to bylo ovšem po nedlouhé době zrušeno a opět změněno na pěší z finančních důvodů.

S rozvojem železnice začala pošta pomalu budovat své pobočky na železničních stanicích, aby předešla konkurenčním bojům. Výjimkou nebyly ani Poděbrady, kde byla 9. srpna 1845 zřízena první provizorní poštovní expedice. Okolní poštovní úřady odvážely shromážděnou listovní poštu na železniční stanici v Poděbradech, odkud byla dál expedována vlakem.

Roku 1865 byla vystavěna turnovská dráha, která spojovala Prahu s Turnovem a následně s Libercem. Rod Thurn - Taxisů tuto dráhu viděl jako velmi prosperující a měl velké zájmy na tom, aby byla Loučeň, kde Taxisové pobývali, s touto tratí spojována. Proto nedlouho po vystavění dráhy vyjel první koňský poštovní rychlík z Loučeně do Mladé Boleslavi, přes kterou dráha vedla.

Vývoj šel kupředu a poštovní služby se pomalu začaly motorizovat. První autobus na okrese Nymburk vyjel s poštovními zásilkami v roce 1910 z Lysé nad Labem přes Nové Benátky do Chotětova.



**Obrázek 23: Vývoj poštovních spojů v Čechách**

Dr. Fr. Roubík, (do roku 1748)

Zdroj: ROUBÍK, F.: *Sborník archivu ministerstva vnitra Republiky  
Československé*

Mnoho sídel pro poštovní úřady bylo stavěno s ohledem na estetickou působivost. Vzniklo velké množství státem chráněných památek a architektonických skvostů. V okrese Nymburk se nachází jeden velmi zajímavý objekt, který je ovšem před zraky veřejnosti skryt v poděbradských lesích. Jedná se o radiotelegrafní stanici v Poděbradech od architekta Bohumíra Kozáka, která byla postavena v roce 1926. Tato budova byla vyhlášena jako památkově chráněná budova.





**Obrázek 24: Radiotelegrafní stanice v Poděbradech**

Zdroj: <http://www.mesto-podebrady.cz/>

Většina poštovních stanic v okrese se zapsala do historie nějakou zvláštností. Nejzajímavější ovšem byl vznik a chod loučeňské pošty, která byla bezprostředně ovlivněna pobytem Thurn-Taxisů na zámku Loučeň. Z vyprávění pana Marečka důležitou roli v poštovníctví na Loučeni hrála rodina Dragounů. Jan Florián Dragoun se stal roku 1844 loučeňským poštmistrem, který vybíral poštovní sběrnou a odnášel zásilky do benátské poštovní stanice. O šest let později byla sběrna povýšena na poštovní stanici. Tato pošta přijímala i malé balíčky, které byly spěšně jízdním poslem také odváženy do Starých Benátek. Zásilky byly mezi těmito dvěma obcemi přepravovány pět dní v týdnu poslem na koni. Rod Taxisů, který na Loučeni pobýval, poštu používal bezplatně.

Zodpovědnost pana Dragouna za poštu byla velmi veliká. Poštministr hradil každou škodu či ztrátu, co na poště vznikla. Na post poštmistra byli většinou přijímáni movití lidé, protože bylo nutné složit při nástupu do služby vysokou kauci. Po panu Dragounovi převzal loučeňskou poštu jeho syn, který se zasloužil o zrušení poštovního spojení jízdním poslem mezi Loučeni a Starými Benátkami. Místo toho založil spojení koňskou dopravou s poštovními vozy do Nymburka a Mladé Boleslavi. Tím vznikla mezi těmito městy poštovní doprava osob, která měla svůj jízdní řád a pevné ceny. Po

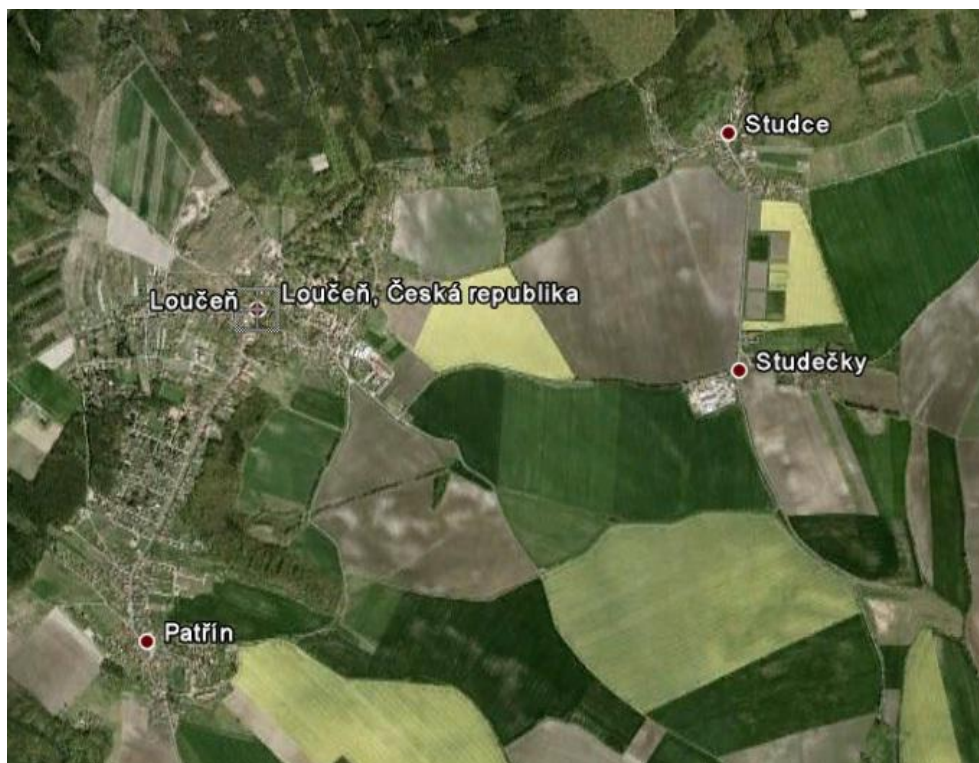
vzniku dráhy z Kolína do Mladé Boleslavi zažádali Thurn-Taxisové o vypravování poštovního koňského poštovního rychlíku, který jel z Kolína přes Poděbrady, Nymburk a Loučeň. Tento rychlík jezdil denně a k železnici přepravoval zásilky a cestující. Doba jízdy na trase, která byla něco kolem 50 km, trvala přibližně 7 hodin.

Neváhala jsem, a opět použila aplikaci Google Earth, abych srovnala minulost se současností. Protože tento okres velmi dobře znám, nebyla jsem si jistá správností určení vzdáleností mezi Kolínem a Loučeni. Tato trasa by dle knihy od pana Marečka měla mít 50 km, ovšem po použití aplikace Google Earth jsem zjistila, že má pouhých 39,2 km. Poštovní doručovatel s osobním automobilem by tuto trasu překonal za 51 minut. Tato faktická chyba mne přivedla na otázku, kde se stala chyba. Prošla jsem veškeré informace o této trase a po mnoha měřeních jsem vždy došla ke vzdálenosti maximálně 40 km. Myslím, že pan Mareček do své knihy dodal pouze přibližnou vzdálenost, bez ověření pravé skutečnosti.

Roku 1868 byl rozhodnutím inspektorátu na Loučeni zřízen telegrafní úřad. To si vyžádalo přezkoušení poštmistra Dragouna ml. a následně zvýšení jeho platu. Telegramy byly v místě stanice doručovány za jednotnou cenu, mimo obec byla taxa počítána podle vzdálenosti. Po smrti poštmistra Dragouna ml. převzala poštovní úřad dle služební smlouvy vdova Marie Dragounová. Ta musela složit všechny zkoušky a roku 1877 byla jmenována loučeňskou poštmistrovou a telegrafistkou. S rozvojem železnice se postupně přerušilo koňské poštovní spojení mezi Kolínem a Loučeni a vznikla nová trasa Loučeň – Nymburk, kde koňské poštovní rychlíky jezdily 2x denně a byly hrazeny poštovním úřadem Loučeň. Po sňatku Marie Dragounové s Václavem Krajíčkem byl do role 4. loučeňského poštmistra jmenován právě nově vyučení Václav Krajíček. Poštovní úřad měl pouze tři poslíčky, kteří měli na starosti 8 spádových území. Místní roznoš zásilek byl obstaráván pěšky s ručním vozíkem. Poněkud vzdálenější oblasti byly obsluhovány také pěšky s nůši na zádech. Paradoxem je, že tuto nejnáročnější práci vykonávala žena. Nejvzdálenější oblasti obstarával muž, který měl k dispozici vozík tažený oslem. Později byla vzdálenější místa obsluhována na kole, za kterým byl přivázán malý vozík. Roku 1934 byla zrušena všechna koňská spojení a byla zavedena autobusová linka ve směru Loučeň-Nymburk.

V roce 2000 vyšel nový zákon o poštovních službách, který odděluje Českou poštu od ministerstva dopravy a spojů. Česká pošta se tedy stává samostatným podnikatelem, který přijímá a odesílá zásilky. Loučeňská pošta má v současnosti dvě

doručovatelky, které mají na starost čtyři spádová území: Loučeň, Patřín, Studce a Studečky.



**Obrázek 25: Letecký snímek obce Loučeň a jejích spádových obcí**

(2010)

Zdroj: Aplikace Google Earth (2010)

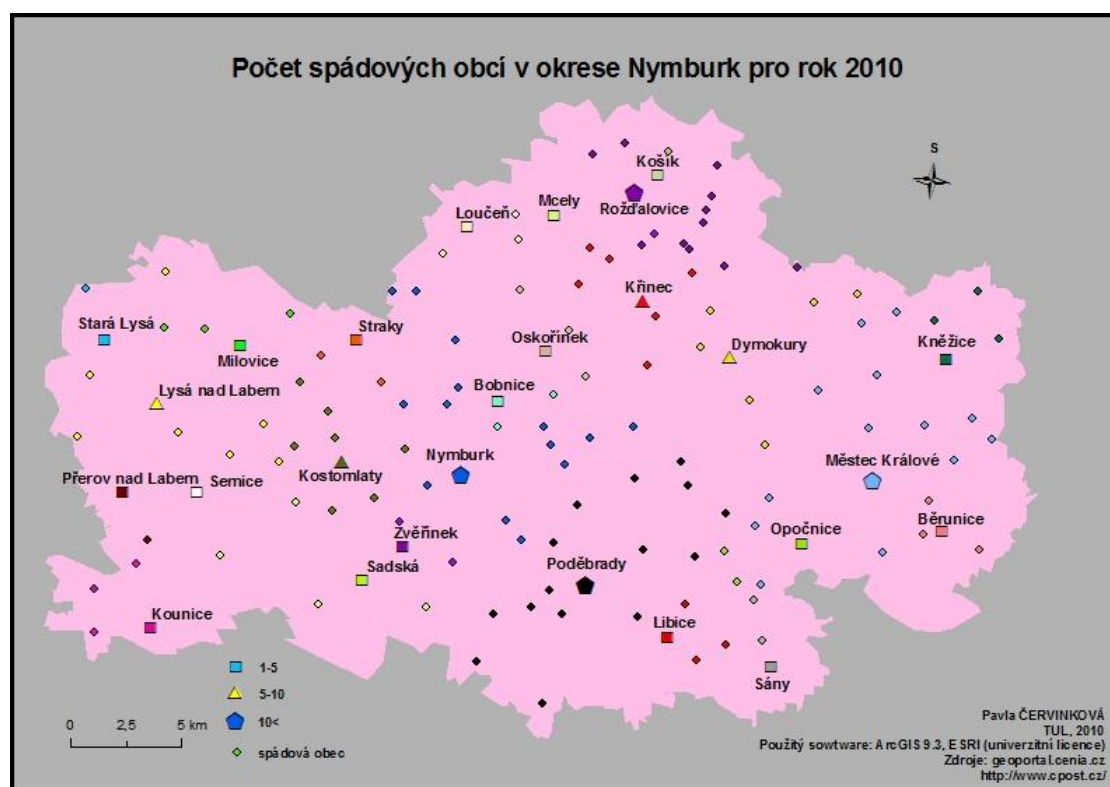
## 4.2 Současnost

Okres Nymburk má v současné době 87 obcí, z toho 7 měst a 3 městyse. Na území celého okresu se nachází celkem 27 pošt, které pod sebou mají více či méně spádových obcí. Spádovou obcí rozumíme obec, která nemá vlastní poštu a automaticky spadá pod poštu, která dané obci byla určena. V tomto případě se bohužel nejedná o poštu, která je k obci blíže. Příkladem může být rekreační oblast Kersko, které byla po první světové válce určena pošta v mnohem vzdálenějších Poříčanech, místo blíže položené Sadské. Žádost o změnu poštovního úřadu byla zamítnuta. Těchto obcí je ale na okrese Nymburk více. Je až s podivem, že i obce s celkovým počtem 300 obyvatel byly rozděleny na dvě poloviny a spadají každá pod jinou poštu. Proto je z hlediska

poštovníctví okres Nymburk rozdělen na 160 oblastí s různou působností pošty. Pošta s nejčtenější spádovou oblastí se nachází v Poděbradech a celkem zaujímá 16 obcí.

Co se týče pokrytí území poštovními službami, myslím, že, jak si může povšimnout na obrázku č. 26 je území pokryto dostatečně. Mnoho obcí, jak už bylo zmíněno, musí za poštou dojíždět. Jedná se ovšem o zanedbatelné vzdálenosti. Každá pošta, i na malé vesnici, nabízí zákazníkům základní služby, tudíž není nutné dojíždět do větších měst. Jedinou výjimku tvoří obchodní balíky a expresní služby, které ale nejsou v okrese doručovány téměř nikde.

Myslím, že největší vzdálenost mezi spádovou oblastí a poštou by měla být 5 km, aby byla přístupná jak z hlediska odesílatelů, tak z hlediska adresátů. Aby doručovatelé nerozváželi poštu od rána až do večera a aby starší občané za poštou nemuseli jet půl dne. Co se týče okresu Nymburk, myslím, že by mé kritérium bylo z větší části splněno. Největší vzdálenost mezi poštou a spádovou oblastí je sice kolem 10 km, ale průměrně jsou spádové oblasti vzdáleny od pošty do 5 km. Nejvzdálenější spádovou obcí je obec Jizbice, která spadá pod poštu Nymburk a je od ní vzdálena 9,3 km. Zde si myslím, že je to z důvodu špatného umístění obce. Loučeň či Straky jsou obce vzdušnou čarou mnohem blíže, po silnici jsou však stejně vzdálené jako pošta v Nymburce.



## **Obrázek 26: Současný stav pošt se svými spádovými obcemi**

Zdroj: práce autorky

Jak bylo zmíněno v kapitole o poštovních schránkách, schránky se umísťují tam, kde žije největší množství obyvatel dané obce. Jsou ovšem případy, kde není poštovní schránka umístěna vůbec. Na okrese Nymburk se to týká přibližně třiceti oblastí, které jsou spíše dědinami. Těch se týká také právo podat své zásilky u poštovního doručovatele.

Z informací, které zveřejňuje Česká pošta na svých internetových stránkách lze zjistit, že na okrese Nymburk v současné době funguje přibližně 605 poštovních doručovatelů, kteří obsluhují téměř 42 500 domácností a 2560 firem a úřadů. V místě domovské pošty doručovatelé roznáší poštovní zásilky převážně pěšky s taškou na kolečkách či na kolech. Vzdálenější oblasti už ovšem obsluhují pomocí osobních automobilů. Nutno říci, že v současné době nejvíce objemu v poštovní tašce zabírají letáky a různé reklamy firem, které jsou doručovatelé povinni roznést spolu se zásilkami. Pro poštu je to místo radosti spíše starost a nejinak na to pohlíží i mnohé domácnosti. Proto lze na poštovních schránkách vidět upozornění: Nevhazujete reklamy! Oficiálně uvedených domácností a firem, které reklamy odmítají je v současné době na okrese Nymburk něco okolo 5500.

Protože okres Nymburk disponuje s celkem velkým množstvím poštovních doručovatelů, mohu říci, že doručování poštovních zásilek je efektivní a rychlé. Stížností o pomalosti poštovního doručení je velmi málo a spíše je to spojeno s problémy jako špatné nadepsání adresy či pozdní doručení zásilky na hlavní poštu.

Nyní se podívejme, jak vypadá běžný den nejmenované poštovní doručovatelky v okresním městě Nymburk. Svůj pracovní den začíná vždy po šesté hodině ranní, kdy převezme všechny zásilky určené pro její rajon. Ty jsou posléze tříděny podle oblastí, kde se bude pošta roznášet. Na starosti má část Nymburka se zástavbou rodinných domků a část sídliště. Sama tvrdí, že sídliště je na roznos zásilek mnohem snazší, protože se zorientujete v systému panelových domů během krátké doby. Náročnější je prý roznos zásilek v ulicích zástavby vilek a rodinných domků. Práci na sídlišti doručovatelce usnadňují řidiči poštovních automobilů, kteří roztríděné tašky se zásilkami převezou do předem určených schránek, kde si je posléze doručovatelky vyzvednou a zásilky pro daný obvod doručí. Po osmé hodině začíná samotný roznos

zásilek, který je ukončen zhruba kolem jedné hodiny odpoledne. Někdo by si mohl myslet, že tím končí doručovatelce pracovní doba. Opak je pravdou. Teprve nyní začíná doručovatelce těžká práce s vyúčtováním veškerých zásilek a poté skládání letáků a reklam, které musí další den roznést.

Pošty na okrese Nymburk nabízejí standardní služby, ovšem pošty v malých obcích jen zřídka nabízejí službu obchodní balík. Z celkového počtu 32 pošt službu obchodní balík přijímá jedna pošta, doručují dvě pošty a pošt, které doručují i přijímají je na okrese pět. Se službami veřejnosti souvisí také otevírací doba pošty, která je ve většině případů od pondělí do pátku, pouze sedm pošt nabízí otevřenou poštu také v sobotu

dopoledne.

## 5. Role času v přepravě poštovních zásilek

V dnešní době hraje čas velkou roli. Vše je uspěchané a proto také zákazníci pošty chtějí, aby daná zásilka byla doručena co nejrychleji. Pro velkou konkurenci, která poštu trápí, je snaha o vytvoření nových služeb, které by co nejvíce vyhovovaly zákazníkům, tedy aby je co nejvíce využívali. Mezi takovou službu patří obchodní balík, který je dodán adresátovi již druhý den. Speciálně pro tuto službu byl vymyšlen v roce 2002 slogan: Dnes podáte, zítra dodáme. Tento slogan se spíše než se spokojeností zákazníka shledal s kritikou. Slogan byl dle mluvčího České pošty zákazníky vztahován na všechny poštovní služby. Lidé čekali, že veškeré zásilky, které podají, budou do druhého dne doručeny adresátovi. Doručení se přitom týkalo pouze dražších expresních zásilek a balíků. Obyčejný balík má standardní dobu doručení kolem 2 až 3 dnů. Obyčejné zásilky pošta většinou doručí do druhého dne. V roce 2008 došlo ke zrušení tohoto sloganu, aby zákazníci neměli mylné informace o době doručení jejich zásilky. Bohužel tato aféra vyvolala mnoho stížností na práci České pošty a na webových stránkách se začaly v diskuzích objevovat ne příliš pozitivní zkušenosti s doručováním pošty a následné rady využít levnější a spolehlivější konkurenci. To byla pro Českou poštu rána pod pás a proto má nemalé problémy s celkovými ročními příjmy.

Pro názornost cituji některé příspěvky z webové stránky [www.pc-guru.cz](http://www.pc-guru.cz), které mne zaujaly nejvíce.

Mates: 18. 7. 2007, nespokojený s dobou doručení zásilky: „Mám k tomu bohužel taky co dodat. Provozují e-shop a zásilkovou službu a to, co nepošlu Obchodním balíkem nebo Profi balíkem, tedy službami, které jsou cenově trochu jinde, s tím jsou problémy. Naposledy se vyznamenala Česká pošta v Rokycanech. Dne 7.6. jsem odeslal zásilku - malý balíček (jako doporučené psaní, jelikož byl do 2kg a nebyl pojištěn nad 500Kč). Zákazník na něj nijak nespěchal, ale když po 14 dnech zboží nedorazilo, kontaktoval mě a začali jsme společnými silami zásilku hledat. Z naší pošty odešla a v Rokycanech tvrdili, že ji nemají. Omluvil jsem se a poslal jsem zákazníkovi druhý balík stejného obsahu Obchodním balíkem - měl ho druhý den. Začátkem července se mi první balík vrátil s odůvodněním nevyzvednuto. Zákazník nedostal ani jednu doručenkou,



*že by na poště něco měl..., mě vrátili 20Kč za dobírku a nechali si 68Kč poštovního - to je prima byznys, ne?“*

Zde si dovolím komentovat tento článek za asistence vedoucí pošty paní Sedlákové. Musím říci, že po přečtení tohoto dopisu byla rozčílena. „Lidé chtějí za velmi málo peněz zázraky. Pokud si podáte na poště obyčejný balík, mějte na paměti, že doba doručení je minimálně tři dny. Samozřejmě, že pokud si připlatíte, budete mít zásilku do druhého dne u adresáta. Situace, která u tohoto pána nastala, ovšem souvisí také se změnou třídění zásilek a doručování, která v republice proběhla a než se vše zaběhlo, zásilky se trochu zpozdily. Byl to celorepublikový problém, který už je nyní vyřešen a zpoždění zásilky nyní souvisí spíše se špatným nadepisováním adres, které odesílatele pořád trápí.“

Zajímavé také byly reakce některých poštovních doručovatelů, kteří tuto diskuzi také četli.

Anonym: 24. 11. 2007, poštovní doručovatelka: „*Ano, všichni jsme nespokojení, jak lidé kteří služby české pošty využívají, tak její zaměstnanci. Je pravdou, že za všechny nedostatky může nejvyšší vedení české pošty. Jako doručovatelka pracuji 17 let. Musím konstatovat, že pracovní podmínky jsou otřesné. Současnému vedení vůbec nezáleží na lidech, pracujeme někdy 10-12 hodin denně, platy směšně nízké. Nemůžete jít k lékaři, není za vás náhrada, téměř si nemůžete vybrat dovolenou ze stejného důvodu, roznášíte poštu v dešti, mrazu, s teplotami. Naopak se jim zdá, že jsme málo vytížení. Je to opravdu tak, práce přibývá, ale vedení snižuje stavy pracovníků. Nám platy téměř nezvyšují, ale jim se platy a zisky jistě zvyšují. Všichni jsme přetížení, ve stresu, unavení. Z toho také pramení naše případné chyby a nedostatky v naší práci. Hlavní viník je anonymní a lidé nadávají na zaměstnance, kteří už toho mají plné zuby. Za 17 let můžu s čistým svědomím říct, že českou poštu a práci na poště NENÁVIDÍM! Mohlo to být ale jinak. Někdo se může ptát, proč tu práci dělám? Nemůžu zůstat bez práce! Mám děti na vysoké škole. V této lokalitě se práce těžko shání. Prostě nepochopili, že dobré image české pošty určitě neudělá nervózní přepážková pracovnice, nebo poštovní doručovatelka, která mimo jiné v poklusu také roznáší hory letáků.“*

Tento článek opět komentovala vedoucí pošty paní Sedláková: „Ano, je pravda, že stavy se snižují a že poštovních doručovatelů a vůbec pracovníků na České poště je zoufale málo. Pokud mám nějaký problém, většinou mi vyjde vstříc má zástupkyně. Věřím, že ve větším počtu zaměstnanců je domluva velmi problematická, já osobně s tím problém nemám. Na poště pracuji celý život a jsem tu ráda, tak proč hledat problémy?“

Paní Sedláková se takticky vyhnula odpovědi týkající se častého marodění a tedy častých návštěv u lékaře. Myslím, že tento problém je, stejně jako u ostatních zaměstnání, řešen nejdříve tolerancí, poté nuceným neplaceným volnem a následným propuštěním bez udání důvodu.

Po přečtení článků a následném rozhovoru s paní Sedlákovou mne dovedlo k zamyšlení, jak to tedy skutečně je. Pravdu se asi nikdy nedozvíme, poštovní doručovatelé si hájí své, jakož i lidé chtějí své. A nikdy se nezavdčíte. Myslím, že články, které jsem v diskuzi četla, byly z velké části nadsazené. Chápu rozčilení nad pozdním doručením zásilky, ovšem nenutí mě to přemlouvat veřejnost, aby přestala služby pošty využívat, a obrátila se na konkurenci. Mnoho lidí se řídí předsudky a nechá se ovlivnit názory druhých a to myslím poště v současnosti velmi škodí.

## 6.Zahraníční poštovní služby

V každé zemi se poštovníctví vyvíjelo samostatně. Postupně spolu ale státy začaly komunikovat více a více a bylo nutné přemýšlet o podmínkách doručování zásilek v mezinárodním měřítku. Roku 1874 byla v Bernu podepsána úmluva o vzniku Všeobecné poštovní unie, která byla později přejmenována na Světovou poštovní unii (UPU). V roce 2005 tato unie sdružovala 189 zemí světa. Tato unie vydává pravidla, která platí pro mezinárodní doručovací služby.

Česká pošta v současnosti nabízí nejen služby po naší zemi, ale také služby do zahraničí, které se od služeb vnitrostátních liší. Největším rozdílem je cílová země, do které je zásilka dodávána. Česká pošta se musí řídit podmínkami, které jsou pro tu danou zemi určené. Pro nás je největší komplikací psaní adres, které je od našich adres odlišné. V tomto případě je velmi těžké nalézt vzory adres pro vybranou zemi, a proto ve většině případů odesílatelé doufají ve správné doručení zásilky. Pokud odesíláme do zahraničí balík (mimo EU), je velice pravděpodobné, že budeme muset hradit clo spojené s vývozem zásilky do vybrané země doručení. Pošta by měla být schopna podat alespoň základní informace o přepravě zásilky do vybrané země a uvést případná rizika.

Zásilky do zahraničí lze posílat dvěma způsoby. Buď po zemi, nebo letecky. Není nutné upozorňovat na to, že letecká doprava je samozřejmě rychlejší a snadnější, ovšem doprava po zemi je oproti letecké výrazně levnější. Zásilky jsou letecky většinou po Evropě dopravovány v rozmezí 2 až 3 dnů, pro zbytek světa si letecká pošta vyhrazuje minimálně 4 dny na doručení. V případě pozemní pošty se nejedná většinou o dny, ale týdny. Po Evropě doručí zásilku během 2 až 4 týdnů, pro zbytek světa platí doručovací doba minimálně 8 týdnů.

Odesílání zásilek do zahraničí je stále populární. V 90. letech 20. století odcházelo do zahraničí obrovské množství listovních zásilek, které již byly podpořeny svobodou psaní. Po zahraniční dovolené si lidé přivezli mnoho kontaktů na zahraniční přátele a pošta prosperovala. V dnešní době se listovní zásilky omezily pouze na opravdové vyznavače dopisů, mladší generace převážně volí styk elektronický. Zásilky do zahraničí přetrvávají spíše na obchodní úrovni.

## **7.Závěr**

Bakalářská práce seznamuje s vývojem poštovníctví v Čechách s ohledem na doručování poštovních zásilek v určitém prostoru a za určitý čas. K dosažení informací bylo použito tištěných a elektronických zdrojů. Nedílnou součástí byly také rozhovory s historiky, poštovními doručovateli či kronikáři. Ve zkoumané oblasti byly provedeny terénní průzkumy a bylo učiněno mnoho pokusů o doručení poštovní zásilky. Práce poukazuje na důležitost vzájemné závislosti času a prostoru. Zajímavé je sledování neustálého zrychlování přepravy zásilek od zdlouhavého doručování pomocí posílů až po expresní doručení do druhého dne poštovními automobily. Důležitou součástí práce jsou osobní pokusy o doručení zásilky a zkoumání její cesty od odesílatele k adresátovi. Tyto pokusy přinesly mnoho zajímavých zjištění. Nejsledovanějším pokusem se jistě stane odeslání zásilky do zahraničí, které shledávám velmi zajímavým. Práce by měla sloužit jako přehledová studie pro výuku ve škole či osobní sebevzdělávání.

## 8. Použité zdroje

### Literatura

ČTVRTNÍK, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Liberec 2008: Knihy 555, 191 s., ISBN: 978-80-86660-23-3

VEREDARIUS, O.: *Das Buch von der Weltpost: Entwicklung und Wirken der Post und Telegraphie im Weltverkehr*, Berlin 1986: Transpress, 397 s., ISBN: 3-344-00089-6

ČTVRTNÍK, P.: *Cesta pošty dějinami silnicí, železnicí, letadlem*, Praha 1977: NADAS, 210 s.

Česká pošta, s.p.: *Poštovní podmínky: Základní poštovní služby*, Praha 2000: Generální ředitelství České pošty, státního podniku, 252 s., ISBN: 80-902187-5-X

Česká pošta, s.p.: *Poštovní podmínky: Zahraniční podmínky*, Praha 2000: Generální ředitelství České pošty, státního podniku, 252 s., ISBN: 80-902187-7-6

Česká pošta, s.p.: *Poštovní podmínky: Ostatní služby*, Praha 2000: Generální ředitelství České pošty, státního podniku, 252 s., ISBN: 80-902187-6-8

HRBEK, F.: *Obrázky z dějin poštovníctví*, Praha 2006: POMfila, 48 s.,

ROUBÍK, F.: *Sborník archivu ministerstva vnitra Republiky Československé: K vývoji poštovníctví v Čechách v 16. až 18. století*, Praha: 1937: Státní tiskárny v Praze, 336 s.

MAREČEK, Z.: *Na loučeňské poště v zámku a podzámčí*, Loučeň 2001: obec Loučeň, 60 s.

## Internetové zdroje

Česká pošta, s.p. [online], c2009, poslední revize 15.4.2009 [cit. 2009-04-15].

Dostupné z:

<<http://www.cpost.cz/cz/o-ceske-poste/pravni-predpisy/akta-spu-id365/>>

PPL CZ, s. r. o. [online], c2010, poslední revize 19.4.2010, [cit. 2010-04-19].

Dostupné z:

<[http://www.ppl.cz/main.aspx?cls=art&tre\\_id=45&art\\_id=1](http://www.ppl.cz/main.aspx?cls=art&tre_id=45&art_id=1)>

Universal Postal Union [online], c2001, poslední revize 15.4.2010, [cit. 2010-04-15].

Dostupné z:

<<http://www.upu.int/>>

PC-guru.cz [online], c2008, poslední revize 18.4.2010, [cit. 2010-04-19].

Dostupné z:

<<http://www.pc-guru.cz/>>

Poděbrady [online], c2005, poslední revize 1.4.2009, [cit. 2010-04-15].

Dostupné z:

<<http://www.mesto-podebrady.cz/>>

Internet info [online], c2010, poslední revize 12.4.2009, [cit. 2010-04-12].

Dostupné z:

<<http://www.iinfo.cz/?j.lupa.cz>>